

Saab 9-3 ePower Concept 2010

NEVS-brevet **måndag 24 juni**
Föregående **onsdag 19 juni**

RECHARGE

1. Provrapport: Vi kör Volvos nya laddhybrid XC40 T5 Twin Engine

Av Redaktionen, Publicerad 2019-06-17, 16:39, uppdaterad 2019-06-17, 20:24

auto motor & sports Elias Medelberg är och kör Volvos nyaste laddhybrid XC40 T5 Twin Engine. Vi ringde upp för att få en rapport



Elias Medelberg är på Gotland och vädret är allt annat än dåligt.

Hej Elias! Var är du och vad gör du?
Jag är på ett soligt Gotland och kör nya Volvo XC40 T5 Twin Engine, deras kommande ladd-hybrid.
Vad trevligt! Skiljer den sig mycket från andra XC40?
En grej som sticker ut är att den har en tystare gång än sina bensin- och dieselsyskon. Men fortfarande lite väl mycket vägljud, tycker jag.
Något som överraskat dig positivt?
Övergången mellan el- och förbränningsmotor är väldigt smidig och knappt märkbar. Den märks egentligen bara vid hård acceleration.
Något som inte är så bra då?
Skulle väl vara priset då, den kostar från 460.000 kronor…
Vad händer nu?
Nu ska jag hoppa in i bilen igen och köra till det ställe där vi övernattar. Imorgon blir det ännu mer körning. Sedan ska jag börja skriva på provkörningstexten som ni får läsa i tidningen och här på sajten för Premiummedlemmar.
Uppgifter: Här är Volvos T5 Twin Engine i siffror

Pris klart för Volvo XC40 T5 Twin Engine – men den går bara att hyra

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Provkörning av Suzuki Jimny 1,5 4×4

Mikael Stjerna

16 juni 2019

Efter att under 20 år sett likadan ut tittar Suzuki i historieboken och klär om Jimny i en 1980-talskostym.



Med tanke på att Suzuki-ingenjörerna har haft 20 år på sig att fila på efterträdaren känns nya Jimny påtagligt o-ny. Borta är de mjuka hörnen som sågs i förra Jimny. Nu är det skokartongs-idealet från 1981 års Jimny som gäller. Själv tycker jag den känns helrätt. Det är så här Jimny ska vara – världens minsta terrängbil, chosefri och kemiskt trendbefriad. En bil för dig som aldrig förstod varför dropplisterna försvann.

Trots tillbakablicken är allt nytt. Jimny har fått en ny 1,5 liters fyra på 102 hästkrafter. 130 newtonmeter står det i faktabladet. Det låter lika beskedligt som en kvävd nysning men med lågväxel räcker vridmomentet till.

Jag provkör Jimny på en offroadbana utanför Amsterdam. Den är av en helt annan kaliber än de terrängslingor som biltillverkare brukar bjuda in till. Ofta räcker det med att det är en grusväg på området för att tillverkaren glatt ska utropa att ”nu ska vi känna på terrängkompetensen”. Men det här är andra puckar.

Banan används bland annat av olika team som tränar för Paris-Dakar rallyt, och utmaningarna är i den klassen. Lilla Jimny är uppenbarligen av rätt Dakar-virke. Jag testar den först uppför en mycket brant träkonstruktion men ger aningen för lite gas och får nästan motorstopp. Jag får slira lite på kopplingen för att klara mig upp till krönet och får bannor av instruktören Etienne Richter, en gammal Paris-Dakar-veteran.



Två kabinväskor sitter som skräddarsydda bakom de ställbara ryggstöden.

I jämförelse med vanliga personbilar framstår Jimny som en udda gök. Den är rambyggd precis som en lastbil, och har stela axlar bak och fram. Dimensionerna gör den ensam i klassen. 3,64 meter lång, 1,64 meter bred, 1,72 meter hög. Måtten i kombination med en markfrigången på 21 centimeter gör den riktigt terrängduglig. Jag kan köra mellan trädstammar där en Jeep Wrangler hade fastnat, och vänder runt på en skogsstig.

Som standard finns det start i backe-assistans samt även assistans för nedförsbacken, så kallad ”Hill Descent Control”. Sistnämnda gör nytta i långa utförsbackar eftersom det aktiverar antisladdsystemet. Bromsar man med vanliga färdbromsen ökar risken för sladd. Men i vissa stup är det bara full fart utför som gäller. Jag testar en backe som i princip ser ut som fritt fall, och då gäller det att inte bromsa alls.

– Bromsar du i en sådant här stup kan du få sladd och riskera att volta med bilen. Full fart, rakt ner utan broms är säkrast, förklarar Etienne Richter. Det suger till ordentligt i magen innan Jimny planar ut. En frigångsvinkel på generösa 37 grader hjälper till i landningen.

Även om importören framhåller att Jimny i huvudsak är framtagen som ett arbetsfordon är det förstås på asfalt den kommer att köras mest. Den klarar det också, dock inte lika lättvindigt. När jag kör ut på motorvägen märks att 1,5 liters-motorn får jobba. I 110 km/h famlar jag efter nästa högre växel. Förgäves, jag kör redan på 5:an och med 3 400 odämpade motorvarv i 110 km/h känns det som om jag kör en Suzuki Jimny från 1981.

Med asfalt under hjulen lägger jag spaken i läget ”2WD” vilket borde minska förbrukningen något. Men förbrukningen blir aldrig låg. Med manuell växellåda drar den 0,79 liter per mil i WLTP-körcykeln, och det är också där jag landar under landsvägskörningen. Skokartongdesign kostar på och malus-skatten landar på 5 548 kronor under tre år.

I stadstrafik känns hjulbasen på 2,25 meter, Jimny är knickig nästan som en Smart ForTwo. Är man positivt lagd kan man konstatera att styrningen är nyssäker, mittläget är synnerligen diffust. Lika mycket ”old school” är instrumenteringen och de svarta plastpanelerna. I pressmaterialet läser jag att ytan är ”skrap- och stänktålig”, vilket antyder graden av exklusivitet.

I priset för basmodellen, 189 900 kronor, är utrustningen ganska mager. Stålfälgar och manuell luftkonditionering. Troligtvis kryssar flertalet kunder för ”inclusivepaketet” för 15 000 kronor. Då får man 7-tums bildskärm med Apple Carplay och andra smartphone-uppkopplingar, navigation, klimatanläggning, läderratt, LED-strålkastare och lättmetallfälgar.



Ett hjul i varje hörn ger skarpa frigångsvinklar och möjlighet att klara branta hinder.

Tråkigt nog finns inget extra säkerhetspaket att beställa till. Det hade behövts. Det blev tre stjärnor i Euro NCAP, bland annat på grund av svagt förarskydd. Det ska nämnas att den trots allt har autobroms och filassistans.

Jimnys tillkortakommanden hindrar inte att den har sina trogna fans. Bilen är i princip slutsåld hela 2019. Beställer du en bil i dag ska du inte räkna med att få en leverans innan årsskiftet. Själv kan jag inte låta bli att gilla den rättframma, nyttoorienterade stilen. Krockskyddet är ett minus i kalkylen, men risken för att somna bakom ratten är å andra sidan minimal.



I Inclusivepaketet ingår 7-tums pekskärm och navigation samt en plastig bismak.

Tre frågor



Nicholas Parts – General manager, Suzuki Sverige.

Hur ska du i säkerhetsmedvetna Sverige kunna sälja en bil med tre stjärnor i Euro NCAP?
– Bra fråga! Målgruppen är i första hand professionella användare, som skogsbolag, byggbolag och viltvårdare. Bilarna kommer i första hand att användas på små vägar, ibland inga vägar alls. Kanske har inte säkerheten den allra högsta prioriteten. Jämför man säkerheten med en några år gammal bil är säkerheten på en hög nivå.
Vilket besked har du till alla köpsugna Jimny-entusiaster? Hur länge ska de vänta på leverans?
– Min rekommendation är att bestämma sig så fort som möjligt. Det är lite av huggsexa om bilarna, alla marknader vill ha fler bilar. Men vi har en löpande tilldelning,
Modellen som såldes under 80-talet fanns i en populär öppen version. Kommer den tillbaka?
– Det är inget som Suzuki har sagt något om. Förra generationen levde i 20 år, och mycket kan hända under en lång livscykel.



Tupplurskompetent. Passagerarstolens ryggstöd fällt helt plant bakåt.

Suzuki Jimny 1,5

Pris
189 900 kronor, säljs nu, leverans i sommar. Automat +15 000 kronor.

Motor
Bensin. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 74,0/85,0 mm, cylindervolym 1 462 cm3. Max effekt 102 hk (75 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 130 Nm vid 4 000 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, fyrhjulsdrift. 5-växlad låda eller 4-stegad automat.

Fjädring/hjulställ
Fram skruvfjädring och stel axel. Krängningshämmare fram. Bak stel axel.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 9,8 meter.

Bromsar
Skivor fram, trummor bak.

Hjul

Stålfälg. Fälgbredd 5,5 tum, däck fram 195/80 R15.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 225, längd 364, bredd 164, höjd 172, spårvidd f/b 139/140. Markfrigång 22. Tjänstevikt 1 170, maxlast 265, max släpvagnsvikt 1 300. Tank 40 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 85-377 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 14,1 s, toppfart 145 km/h.

Bränsleförbrukning

Blandad körning 0,79 l/mil (WLTP). CO_2 154 g/km (NEDC korr).

Garantier

Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt

5 548 kronor per år de tre första åren, därefter 1 306 kronor per år.



Förbrukningen blir aldrig låg.
Med manuell växellåda drar Jimny 0,79 liter per mil i WLTP-körcykeln.

Rivaler



Är det åtta ribbor i grillen? Nej du, svär inte i kyrkan. Jeeps klassiska grill har sju ribbor. Sju.

Jeep Renegade
1,3 GSE 180 hk 4WD aut Det närmast Jimny vi kan hitta bland etablerade bilmärken är terrängkompetenta Jeep Renegade, 4,25 meter lång. Men med fyrhjulsdrift blir den dyr.
Pris: 300 000 kronor.



Lada Niva 2121 4×4
Det går fortfarande att få tag på klassikern från Ryssland, nu med 1,7 liters motor på 83 hästkrafter. 3,74 meter lång, och i dag totalt daterad tekniskt och säkerhetsmässigt.
Pris: 142 900 kronor.



GALLERI
Suzuki Jimny 2019
5 bilder

3. Prov: Audi R8 Spyder är värd varenda krona

Av John Argelander

Publicerad 2019-06-13 19:27

Audi R8 Spyder kostar som en sommarstuga, men låter betydligt vackrare. Vi berättar varför den är värd varenda krona.



Audiringar och övriga emblem i svart för 3 600 kronor puttar upp prislappen norr om två miljoner. Metalliclacken Kemoragrå kostar 11 200, de delvis svarta 20-tumsfälgarna 15 200.

I den här provkörningen får du veta:

- Vad är nytt?
- Hur är den att köra?
- Borde jag köpa en?

Vad är nytt?

Karossen. Audi R8 fick nyligen en facelift och nu finns den uppdaterade versionen även i Spyderutförande – det vill säga med tygsufflett. De som tänker sig att köpa en sportbil för att köra på bana kan bläddra vidare, ni som är kvar kommer att få lära er varför det här är den bästa R8:an man kan köpa.

Eftersom en sådan här bil handlar om känslor är det egentligen ganska enkelt. Motorn i Audi R8 är en V10 som är så högvarvig att den inte behöver någon turbo. Kolla bara faktarutan: Max effekt vid 8 000 r/min, max vrid vid 6 600. Sjuka siffror.



Ståndsmässigt quiltad läderklädsel kostar 6 100 kronor.
Dekorinlägg i kolfiber är desto dyrare: 21 900.

Men det bästa med den här motorn är inte siffrorna, det är upplevelsen. Och då framför allt ljudet. Rödmarkeringen är inte förrän vid 8 500 r/min, och däromkring ylar V10:an som ett gäng småtjejer på en Justin Bieber-konsert. Bara mycket högre.

Hur är den att köra?

Gåshudsframkallande. Väldigt mycket av körupplevelsen handlar om ljudet och motorns toppiga kraftutveckling – och allt blir så mycket mer påtagligt när det i stort sett bara är luft mellan motorns insug och dina trumhinnor. Den krispiga styrningen, det kompetenta chassit och den högklassiga interiören – allt relegeras till bakgrundsbrus när man trycker på den röda startknappen på ratten och låter högerfoten närma sig golvet.

Nördfakta?

R8 Spyder finns även med en 570-hästarsversion av den här motorn. Perfekt för dig som inte måste vara värst, men ändå vill njuta av den eggande v10-symfonin.

Borde jag köpa en?

R8 Spyder är en av de absolut mest underhållande bilarna som byggs just nu. Så det är självklart att du ska köpa en, istället för en sommarstuga eller en dyr motorbåt. Vem vet hur länge sådana här bilar kommer att tillverkas?

AUDI R8 SPYDER V10 PERFORMANCE
TEKNISKA DATA

MOTOR: V10, bensin, 5 204 cm³, 620 hk vid 8 000 r/min, 580 Nm vid 6 600 r/min. 7-växlad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 429/1 940/1 242 mm. Axelavstånd 2 650 mm. Tjänstevikt 1 770 kg. Bagagevolym 112 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 3,2 sek. Toppfart 329 km/h. Förbrukning 13,3 l/100 km, CO_2 301 g/km.

PRIS: 1 997 500:–. Aktuell nu.

SUMMERING

BÄST: Ljudet, ljudet och framför allt ljudet. Och den vrålstarka motorns varvvillighet. Och såklart prestandanivån.

SÄMST: Saftig prislapp för vad till syvende och sist är en leksak. Har du råd kan du njuta av en av samtidens läckraste motorer.

★★★★½



Audi Typ B 10/28 PS 1910–14

ALLT OM BILAR

4. Subaru och Toyota utvecklar fyrhjulsdriven elbil

Av Peter Klemensberger

Publicerad 17 jun 2019 11:16

Eldriven och med fyrhjulsdrift samt solid-state-batterier. Subarus och Toyotas suv i C-segmentet ska visas upp under de olympiska spelen i Tokyo nästa år.



Nästa år visas Subarus elbil upp på olympiska spelen i Tokyo.

Till de olympiska spelen i Tokyo nästa år ska Subaru presentera en fyrhjulsdriven elsuv i C-segmentet. Bilen ska bygga på en vidareutveckling av Subaru Global Platform som bland annat modellerna Impreza och XV baseras på. Plattformen har haft säkerhet i fokus och har även konstruerats för att kunna ta del av framtida elektrifierade drivlinor.

Den utvecklade plattformen presenteras som e-TNGA – alltså samma som Toyotas dito för sina kommande bilmodeller. Bilen kommer att säljas både som både Subaru och Toyota. Inte så ögonbrynshöjande som de låter då tillverkarna tidigare har samarbetet med sportbilen Subaru BRZ/Toyota GT86.

Solid-state-teknik

Den eldrivna suven utvecklas av ett joint-venture-företag där Toyota, Subaru, BYD och Panasonic ingår, de sist nämnda står för batterierna som med sin solid-state-teknik ska erbjuda förbättringar när det kommer till såväl laddningstid, kapacitet som värmetålighet jämfört med litiumjonbatterier.

I Japan hårdsatsar man på batteritypen och staten har skjutit till motsvarande 124 miljoner kronor i ett projekt kallat Libtec där bland annat Toyota, Nissan, Honda, Panasonic och Yuasa ingår.

TRAILER

5. Scania R450 grönast för tredje gången

Av: Stefan Nilsson 29 maj, 2019 0

Scania R 450 vinner Green Truck Award 2019 med utnämningen mest bränslesnåla och miljövänliga kommersiella fordonet i klassen. Vinsten betyder att Scania har gjort ett ”hat trick” med seger för tredje året i rad.



Green Truck 2019 är ett tyskt bränslejämförelsetest som sponsras av branschtidningarna VerkehrsRundschau och Trucker, där fokus ligger på lägst bränsleförbrukning. Tretton fordon jämfördes och tävlade om titeln.

Scania R 450 vann lägsta genomsnittliga bränsleförbrukning med 23,25 liter diesel per 100 kilometer, det lägsta utsläppet av växthusgaser (CO2e) med 738 gram per kilometer, och den högsta genomsnittshastigheten på 80,42 km/h på den 353 kilometer långa testbanan, enligt Scania pressrelease.

– Det är en ära för Scania att få detta pris, speciellt som det är tredje segern i följd. Green Truck Award 2019 förstärker det våra kunder runtom i världen redan har upplevt: att Scania R 450 är exceptionellt bränsleeffektiv, säger Alexander Vlaskamp, Head of Scania Trucks.

Scanias marknadsandel i Europa har också visat på goda resultat, när rekordnoteringen 19,1 procent nåddes under första kvartalet 2019.

Ännu ett Scaniafordon, Scanias G 410, blev trea i miljörankingen, med en genomsnittlig bränsleförbrukning på 24,02 liter diesel per 100 kilometer och ett utsläpp av växthusgaser (CO2e) om 762 gram per kilometer.

Lastbilarna som deltog i tävlingen fick köra med en trailer för att nå en totalvikt precis under 32 ton, beroende på lastbilens utrustning. Motorn fick inte överstiga 500 hk. Med dessa begränsningar fann deltagarna att 450 hk var bästa valet.

“Miljöpriset går till Södertälje för tredje gången i rad. En obruten svit, som några motståndare säkert vill försöka slå år 2020!”, skriver VerkehrsRundschau.

PROFFS
TIDNINGEN FÖR YRKESTRAFIKANTER

6. Inget fel på skenande Scanian – nu anmäls föraren!

Av Heidi Bodensjö Publicerad: 2019-06-05 11:21

Scanias tekniska undersökning av den lastbil som den 20 maj ”skenade” på E20 i Västergötland visar att bilens elektroniska och mekaniska system fungerar utan anmärkning. Det finns inte heller någon lagrad driftsdata som styrker uppgiften att föraren har använt färd- eller parkeringsbroms för att försöka få stopp på bilen.



Enligt föraren uppstod problemet efter acceleration från stillastående vid en trafiksignal i Alingsås, då växellådan ”fastnade” på sexans växel och motorvartalet på 2 400 rpm. Föraren kontaktade SOS Alarm för att få hjälp.

Larmsamtalet resulterade i en omfattande polisinsats, där även en servicetekniker från Scania Sverige deltog för att instruera föraren under färden per telefon.

Efter en dryg timmes körning i en hastighet av 47 km/h kunde bilen med polisens hjälp dirigeras ut på en åker vid sidan av E20, där den omedelbart stannade utan att några person- eller materiella skador uppstod.

Den spektakulära incidenten ledde till att Transportstyrelsen samma dag tillsatte en kommission för klarlägga orsaken. Scania gavs i uppdrag av myndigheten att genomföra en teknisk undersökning av bilen.

Scanias undersökning genomfördes av ett team bestående av experter från Tekniskt Centrum och Scania Sverige. Även representanter för Bilabs återförsäljarverkstad i Kungälv närvarade vid besiktningen.

All elektronisk fordonsdata som fanns lagrad i bilen gicks igenom. Det faktum att bilen under hela körningen har registrerat hastighet, motorvarvtal etc, bekräftar att styrenheterna fungerat även under körning. Det finns inga felkoder lagrade som kan kopplas till incidenten, och inte heller driftsdata som bekräftar förarens uppgifter om att han försökt bromsa fordonet.

Analysen av bilens elektroniska färdskrivare visar att ”låsningen” på sexans växel inte kan ha uppstått i samband med acceleration från stillastående, eftersom hastigheten varit uppe i ca 72 km/h innan den påstådda låsningen skulle ha inträffat. Motorns momentbegränsare träder in vid 2 400 rpm, vilket med sexans växel innebär en maxfart på ca 47 km/h.

Färdskrivaren visar att sänkningen av hastigheten från 72 till 47 km/h skett gradvis och under ett längre tidsintervall.

Expertgruppen gjorde även en okulär besiktning av motor, växellåda, samt hydraul-, bränsle- och bromssystem. Lastbilen var i gott skick och fungerade utan anmärkning vid den provkörning som genomfördes. Scania överlämnade sin tekniska utredning till Transportstyrelsen och Polisen för vidare hantering av ärendet förra veckan.

Denna vecka, vecka 23, har polisen upprättat en anmälan kring falskt larm samt vårdslöshet i trafik.

Relaterat: Kaspers hjältedåd hindrade lastbil från att välta

Relaterat: Se polisens egen film: Här får de stopp på den skenande lastbilen på E20

NyTeknik

7. Detta låg bakom explosion på vätgasmack

Johan Kristensson 2019-06-17 15:46

En läckande högtryckstank var orsaken till explosionen vid en norsk vätgasmack i förra veckan, enligt olycksutredare.



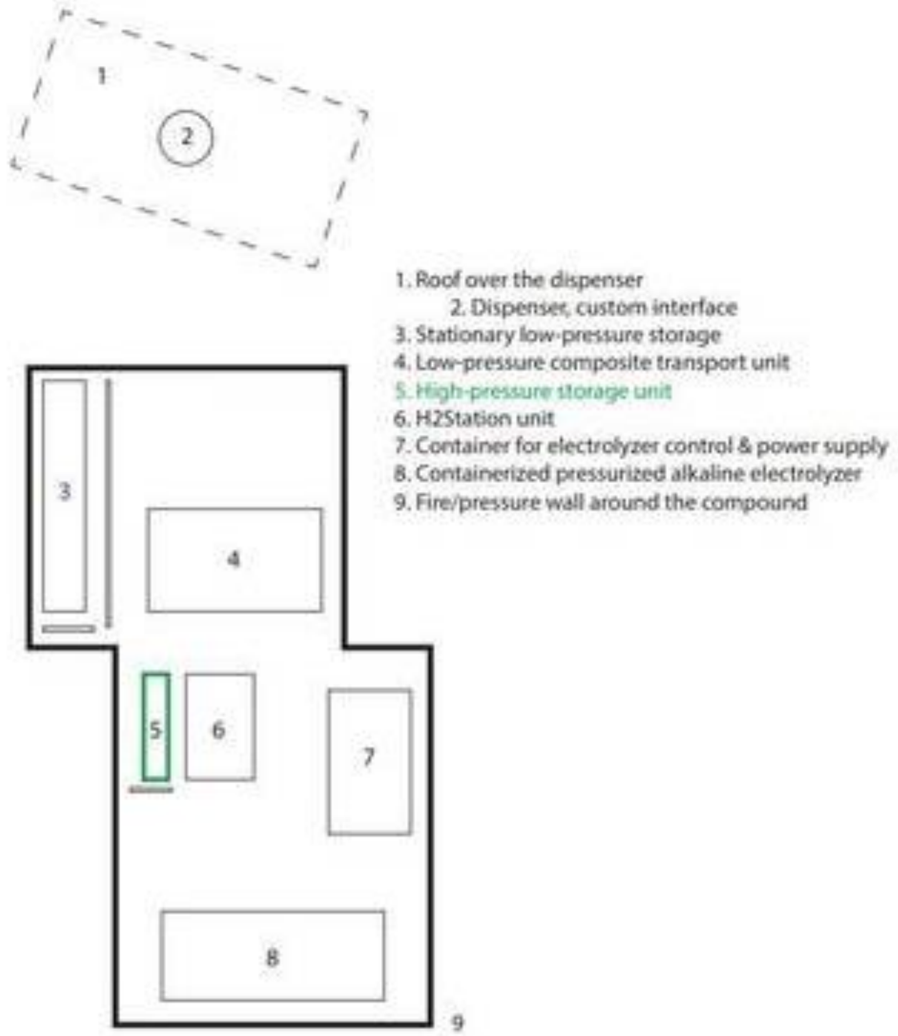
Förra måndagens explosion vid en vätgasmack i norska Sandvika orsakades av en läckande högtryckstank, enligt preliminära slutsatser från den externa utredaren Gexcon. Den läckande gasen antändes på något vis men det är ännu oklart hur. Utredningen fortsätter i jakten på fler svar.

Lagringstanken som började läcka finns inte i omedelbar anslutning till den plats där bränslecellsbilisterna fyller på sina fordon. Den finns i stället i en separat anläggning omgärdad av en mur som ska stå emot tryckvågor och brand. Vätgasen produceras med hjälp av en elektrolysör inne i denna anläggning. Där finns även lågtryckstankar av så väl stål som komposit. Men ingen av tankarna ska ha rämnat.

"Baserat på vad vi har sett på platsen kan vi konstatera att varken elektrolysören eller dispensern som används av kunder hade något att göra med incidenten. Vi kommer att fortsätta undersöka övriga komponenter i jakt på orsaken", säger Geirmund Vislie på Gexcon i ett uttalande publicerat av Nel som levererat tankstationen.

Börsnoterade Nel menar att olyckan därmed inte beror på något som kan härledas till deras kärnteknik och att högtryckstanken har levererats av en underleverantör.

Explosionen inträffade klockan 17.40. Branden som uppstod var släckt vid 20-tiden på kvällen. Nel stängde samtliga av sina tio tankstationer efter olyckan.



Så här är vätgasstationen i norska Sandvika uppbyggd.
Läckaget skedde i den grönmarkerade högtryckstanken.

Toyota: Bränsleceller snart lika billiga som hybrider

Kina visar vägen för vätgasen

8.Umeå storsatsar på elbussar – nu ledande i Sverige

Av Veronika Åström Publicerad 17 jun 2019 17:00

Umeå har sedan tidigare tio eldrivna bussar i sin lokaltrafik. Nu har staden köpt in ytterligare 25, vilket gör att cirka 75 procent av resorna sker med snabbladdade elbussar.



I Umeås kollektivtrafik rullar nu 35 elbussar.

Satsningen gör att Umeå nu har Sveriges mest miljövänliga kollektivtrafik.

– Det är viktigt för dagens och kommande generationer att vi ställer om för att klara miljömålen. För oss i Umeå är det lika självklart att leda det arbetet, säger Hans Lindberg (S), ordförande i kommunstyrelsen.

De nya bussarna snabbladdas vid ändstationen innan de sedan går ut i trafiken igen.

– Att vi eliminerar utsläppen är bara en av flera vinster, vi får också mindre trafikbuller i staden när busstrafiken blir tystare. På så vis är våra elbussar också ett stadsbyggnadsprojekt, säger Hans Lindberg.

NyTeknik

9. Biomaterial och ny teknik ska göra Sverige självförsörjande på drivmedel

Sara Bergqvist 2019-06-15 10:12

Med biomaterial som råvara skulle Sverige på sikt kunna bli självförsörjande på flytande drivmedel. Preem har tagit en ledande roll i utvecklingen av olika tekniker för att kunna förvätska biomaterial till kolväten.



– Den stora utmaningen handlar om att göra om fast material till flytande. Just nu pågår ett paradigmskifte där vi håller på att utveckla flera olika tekniker för att kunna förvätska biomaterial till kolväten och där Preem har tagit en ledande roll, säger Mattias Backmark, chef för affärsutveckling på Preem.

Klimatnyttan med att ersätta fossila drivmedel med hållbart producerade biodrivmedel är stor. Det är dessutom en helt nödvändig utveckling om man ska kunna möta kraven på en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. I Sverige finns tillräckligt mycket råvaror i form av restprodukter från skogsbruk och lantbruk för att det skulle räcka och bli över till allt flytande drivmedel vi behöver.

De största restflödena kommer från skogen i form av grenar, toppar och stubbar som blir över vid avverkningen, sågspån och bark från sågverken och restprodukter som lignin och tallolja från massabruken. Slakteriavfall, raps och andra oljeväxter, vete, halm och alger är andra råvaror som passar bra för biodrivmedel.

– Den stora utmaningen handlar om att göra om fast material till flytande. Just nu pågår ett paradigmskifte där vi håller på att utveckla flera olika tekniker för att kunna förvätska biomaterial till kolväten och där Preem har tagit en ledande roll, säger Mattias Backmark, chef för affärsutveckling på Preem.

Nya svenska satsningar ska ge mer biodrivmedel

Hur mycket flytande biodrivmedel som kommer att behövas i framtiden beror på en rad olika faktorer, inte minst hur snabbt elektrifieringen går. Men beräkningar tyder på att det skulle kunna röra sig om 4–4,5 miljoner kubikmeter flytande biodrivmedel per år i Sverige på 20 års sikt.



– Vi vill minska beroendet av råolja från andra nationer och i högre grad bli självförsörjande på förnybara råvaror. Det skapar nya gröna arbetstillfällen och affärsmöjligheter inom landet, säger Petter Holland, vd för Preem.

I dagsläget importerar Sverige 85 procent av alla flytande biodrivmedel. Den inhemska produktionen utgör totalt ungefär 600 000 kubikmeter, främst i form av biodiesel, HVO och etanol tillverkad av restprodukter från massabruk, slakteriavfall, raps, vete och bagerirester. Produktionen sker vid Preems raffinaderi i Göteborg, Lantmännen i Norrköping och Adesso BioProducts.

Preem driver flera utvecklingsprojekt som innebär att man inom kort också kommer att kunna tillverka flytande biodrivmedel av restprodukter från skogen, bland annat av lignin, grenar, toppar och sågspån. Dessutom pågår flera projekt som på sikt kommer att göra det möjligt att producera elektrobränslen.

– Om fem år kommer Preem att producera runt 1,3 miljoner flytande biodrivmedel och 2030 ska vi vara uppe i 3 miljoner kubikmeter, berättar Mattias Backmark.

Läs mer: Preem skapar världens första ligninanläggning för biodrivmedel

Svenska satsningar minskar det globala fotavtrycket

Göran Berndes, professor vid avdelningen för fysisk resursteori på Chalmers, påpekar att internationell handel med biobränslen per definition inte är fel, men att det helt klart finns många möjligheter att öka den inhemska produktionen i Sverige.

– Satsningarna som vi ser i Sverige speglar en strävan att utnyttja biomassaresurserna mer effektivt, vilket förstås är positivt. Utvecklingen av nya tekniker baserade på inhemska råvaror innebär i dagsläget att vi sannolikt minskar det globala fotavtrycket eftersom en betydande del av biodrivmedlen som importeras är baserad på palmolja och PFAD. Dessa har historiskt varit förknippade med tropisk avskogning och därmed höga växthusgasutsläpp, säger Göran Berndes.

Preems ambition är att inte ersätta ett miljöproblem med ett annat. Företaget ställer därför höga krav på långsiktig hållbarhet och spårbarhet i de förnybara råvaror som det tillverkar drivmedel av.

– Vi vill minska beroendet av råolja från andra nationer och i högre grad bli självförsörjande på förnybara råvaror. Det skapar nya gröna arbetstillfällen och affärsmöjligheter inom landet, säger Petter Holland, vd för Preem.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Klassikerguiden: Öststatsbilar

Peter Klemensberger,

Erik Andrén

16 juni 2019

Kalla kriget-nostalgiker eller bara på jakt efter den udda entusiastbilen? Här har du 14 bil-modeller att välja bland, alla från den andra sidan av järnridån.



Barkas B1000 (1961–1991)



Med en trecylindrig tvåtaktsmotor från Wartburg var Barkas inget under av kvickhet. Toppfarten låg på 110 km/h och trots att motorn bara var på en knapp liter hade bilen en maxlast på ett ton! Produktionen startade 1961 i Karl-Marx-Stadt, numera Chemnitz. Vid Östblockets fall var sagan över.

Data

Ursprungligt pris: 17 200 DDM, ca 12 000 kronor (1988). | Teknik: 3-cyl rak, 993 cm3, förgasare, 46 hk vid 3 500 r/min, bakhjulsdrift, 4-växlad man. låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 240, längd 452, bredd 186, höjd iu. Tjänstevikt ca 1 500. | Fartresurser: 0–100 i u. Toppfart 110 km/h. | Pris: 8 000-25 000 kr.



Dacia 1300 (1969–1979)



Rumänska bilmärket Dacia startades på partiorder 1966. Första modellen, Dacia 1100, var en licensbyggd Renault 8, och den första bilen levererades självklart till president Ceausescu. 1969 köptes verktygen för Renault 12 från fransmännen, resultatet blev Dacia 1300, som i mångt och mycket var bilmodellen som satte Rumänien på hjul. Den första modellen tillverkades fram till 1979, men med bara mildare facelift tillverkades olika versioner ända till 2004. Finast var specialversionen 1301 Lux Super, med radio, eluppvärmd bakruta och vindrutetorkare på båda (!) sidor. Så lyxigt fick dock inte rumäner i allmänhet ha det, modellen var reserverad för kommunistpartiets toppar.

Data

Ursprungligt pris: Motsvarande ca 25 000-30 000 kronor (1979). | Teknik: 4-cyl rak, 1 297 cm3, förgasare, 54 hk vid 5 250 r/min, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 244, längd 435, bredd 162, höjd 144. Tjänstevikt 900. | Fartresurser: 0–100 km/h 19 s. Toppfart 143 km/h. | Pris: 10 000-20 000 kr.



EMW 327 (1952–1955)



BMW står som bekant för Bayerische Motoren Werke. EMW stod följdaktigen för Eisenacher Motoren Werke. Grunden till EMW var just BMW:s fabrik i Eisenach, som efter kriget förstatligades av östtyska regimen. De blå fälten i BMW-logotypen byttes mot socialistiskt röda fält och ett B byttes mot ett E, annars var det mesta sig likt från det forna moderbolaget på andra sidan järnridån. EMW 327 motsvarar alltså nästan hundraprocentigt BMW 327, även om den sistnämnda alltså huvudsakligen tillverkades före kriget. Under huven fanns hela tiden en tvåliters rak sexa på 55 hästar kopplad med en fyrväxlad manuell låda. Modellen, och märket, lades ner 1955.

Data

Ursprungligt pris: 14 000 kronor (1954). | Teknik: 6-cyl rak, 1 971 cm3, förgasare, 55 hk vid 3 750 r/min, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 275, längd 450, bredd 160, höjd 139. Tjänstevikt 1 500. | fartresurser: 0–100 km/h i u. Toppfart 140 km/h. | Pris: 600 000-900 000 kr.



FSO Polonez (1978–2002)



Som så många andra östbilar har FSO Polonez sin grund i licenstillverkade bilar från västländer. I Polonez fall hette grunden Polski Fiat 125p, en polentillverkad Fiat 125. Modellen försågs med en helt ny halvkombikaross vars design var signerad Giorgetto Giugiaro och Walter da Silva, bägge stora namn inom bildesign. Premiären skedde 1978. Under skalet var dock det mest sig likt från Fiat. Efter Östblockets fall försågs Polonez med Fordmotorer, men bilen var ändå hopplöst föråldrad när den togs ur produktion 2002. Den fanns i många karossversioner, bland annat något så udda som fyrdörrars pickup.

Data

Ursprungligt pris: Motsvarande ca 55 000 kronor (1989). | Teknik: 4-cyl rak, 1 481 cm3, förgasare, 55 hk vid 5 200 r/min, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 251, längd 427, bredd 165, höjd 142. Tjänstevikt 1140. | Fartresurser: 0–100 km/h 16 s. Toppfart 155 km/h. | Pris: 3 500-10 000 kr.



IFA F9 (1948–1955)



Av Auto Unions fabriker i mellankrigstidens Tyskland kom Horchfabriken Zwickau att hamna i östtyska händer. Prototypbilen DKW F9, vars utveckling påbörjats innan kriget kom efter uppdelningen att lanseras under IFA:s varumärke. I väst mynnade utvecklingen i stället ut i bilen med det udda namnet DKW 3=6. När IFA F9 testades av Teknikens Värld 1954 beskrevs att vägegenskaperna var goda men att ”en del detaljer visade en lägre standard än flertalet bilar i samma prisklass”. Kanske hade man redan då en aning om att liknande kritik skulle följa många fordon från öst många år framöver.

Data

Ursprungligt pris: 6 530 kronor (1954). | Teknik: 3-cyl rak, 900 cm3, förgasare, 30 hk vid 3 800 r/min, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 235, längd 420, bredd 160, höjd 145. Tjänstevikt 970. | Fartresurser: 0–80 km/h 25 s. Toppfart 110 km/h | pris: 30 000-100 000 kr.



Jalta (1960–1969)



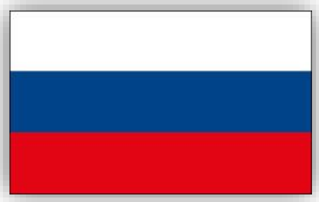
När en ny liten folkbil skulle produceras i 1950-talets Sovjetunion valde den planekonomiska regimen att förlägga tillverkningen till Ukrainska SSR, bilen var i stora drag en kopia av Fiat 600 och fick namnet ZAZ-965 Zaporozhets. För exportmarknaderna ansågs namnet alltför komplicerat, får vi anta. Exempelvis här i Sverige fick bilen nämligen det något mer lättuttalade namet Jalta. Tyvärr tvingades bilen sluta säljas i Sverige i samband med att allmän bilprovning infördes – den var helt enkelt för dåligt sammansatt från fabrik. ZAZ finns än idag som biltillverkare, och tillverkar förutom egna modeller bland annat flera Fiatprodukter för den östeuropeiska marknaden.

Data

Ursprungligt pris: 7 180 kronor (1967). | Teknik: V4, 887 cm3, förgasare, 30 hk vid 4 000 r/min, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 202, längd 335, bredd 140, höjd 145. Tjänstevikt 770. | Fartresurser: 0–100 km/h i u. Toppfart 100 km/h. | Pris: 5 000-15 000 kr.



Lada Niva (1977–)



Den ryska arbetshästen Lada Niva, eller VAZ 2121, presenterades 1977 som den första bilen från fabriken i Togliattigrad som inte var en direkt licensprodukt från Fiat. Trots att mycket under skalet hämtades från de tidigare Fiatbaserade produkterna så var både exteriören, fyrhjulsdriften och hjulupphängningen i Niva helt framtagna inom Ryska SFSR. Under huven ruvade en 1,6-liters fyra på 72 hästkrafter. De ryska ingenjörerna gjorde uppenbarligen ett bra jobb på 70-talet eftersom bilen fortfarande tillverkas – i ett utförande ytterst snarlikt originalprodukten.

Data

Ursprungligt pris: 44 900 kronor (1980). | Teknik: 4-cyl rak, 1 568 cm3, förgasare, 76 hk vid 5 400 r/min, fyrhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 220, längd 385, bredd 169, höjd 164. Tjänstevikt 1 300. | Fartresurser: 0–100 km/h 24,5 s. Toppfart 125 km/h. | Pris: 10 000-130 000 kr (nypris fr 114 900 kr).



Moskvitch Elite (1964–1976)



När Moskvitch 408, som på exportmarknaderna döptes till Elite, presenterades 1964 var den en konventionellt uppbyggd fyrdörrarssedan med designinfluenser från 1950-talets västeuropeiska bilar. Bilens 50 hästkrafter starka 1,4-litersmotor var monterad fram och drivningen skedde på bakhjulen. Elite var den första bilen som byggdes i Sovjetunionen som implementerade någon typ av säkerhetstänk, med både krockzoner och mjuka material i instrumentpanelen. Men ansträngningarna var ändå inte nog för att bilen skulle vara jämförbar med västeuropeiska bilar i krocktester.

Data

Ursprungligt pris: 11 460 kronor (1968). | Teknik: 4-cyl rak, 1 360 cm3, förgasare, 50 hk vid 4 750 r/min, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 240, längd 410, bredd 156, höjd 148. Tjänstevikt 1 120. | Fartresurser: 0–100 km/h 31,7 s. Toppfart 124 km/h. | Pris: 10 000-20 000 kr.



Sachsenring Trabant 601 (1957–1991)



Trabant var i mångt och mycket symbolen för de östtyska samhället. Den lilla bilen med kaross tillverkad av Duroplast, ett annat namn för bomull blandat med fenolharts, användes till många funktioner i samhället. Mest mörk historia har kanske Kubelwagenvarianten, gjord för patullering av landets gränser, exempelvis vid Berlinmuren. Bilen lanserades 1957 och tillverkades i princip oförändrad i över tre miljoner exemplar under mer än trettio års tid. Efter murens fall fick Trabant sin tvåtaktsmotor utbytt mot en fyrtakts Volkswagenmotor, men döden var ändå tämligen omedelbar. Allt annat visade sig otänkbart.

Data

Ursprungligt pris: 5 000 kronor (1968). | Teknik: 2-cyl rak, 595 cm3, förgasare, 26 hk vid 4 200 r/min, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 202, längd 356, bredd , höjd 144. Tjänstevikt 700. | Fartresurser: 0–80 km/h 23 s. Toppfart 100 km/h. | Pris: 8.000-50.000 kr.



Tatra 613 (1974–1996)



Tjeckoslovakisk bilindustri förknippas ofta med Skoda men i sammanhanget får man inte glömma Tatra, företaget bakom kanonmärkliga Tatraplan och den bulligt udda Tatra 603 med svansmonterad V8 och tveksamma vägegenskaper. Den sista helt nya personbilsmodellen som utvecklades av Tatra blev den kantiga 613, presenterad 1974. Även om formerna var föregångarens diametralt motsatta var både svans-V8:an och den stora storleken kvar. Modellen faceliftades på 90-talet till Tatra 700 och lades ner. Därefter har Tatra bara tillverkat lastbilar.

Data

Ursprungligt pris: 349 000 tjeckoslovakiska kronor, motsvarande 136 000 svenska kr (1990). | Teknik: V8, 3 495 cm3, förgasare, 168 hk vid 5 200 r/min, bakhjulsdrift, 4-växlad man. låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 298, längd 500, bredd 180, höjd 144. Tjänstevikt 1 760. | Fartresurser: 0–100 km/h 11,4 s. Toppfart 190 km/h. | Pris: 150 000-300 000 kr.



Volga M24 (1968–1985)



Utvecklingsarbetet med Volga M24, eller GAZ-24 som den kallades på östra sidan om järnridån, var färdigt redan 1966. En viss förserieproduktion startade 1968, men det dröjde till till 1970 innan produktionen kom igång på riktigt. Designen var tydligt amerikanskt inspirerad, men då Volga var menad till att fungera på de dåliga sovjetiska vägarna kom den att bli tung. Modellen blev en symbol för Sovjet och användes som taxi, ambulans och i specialbyggda cabrioleter till militärparader. Modellen sattes även i hop i Belgien. Då med Peugeotmotor (!).

Data

Ursprungligt pris: Ingen uppgift, ej såld i Sverige | Teknik: 4-cyl rak, 2 446 cm3, förgasare, 85 hk vid 4 500 r/min, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 280, längd 476, bredd 172, höjd 149. Tjänstevikt 1 450. | Fartresurser: 0–100 km/h 19 s. Toppfart i u. | Pris: 5 000-30 000 kr.



Wartburg 353/1,3 (1965–1991)



Wartburg 353 var, som många andra bilmodeller från Östblocket , knappast en modern konstruktion ens vid premiären 1965. Grunden var från trettiotalet. Även om den frontmonterade trecylindriga tvåtaktsmotorn var jämförelsevis pigg så gav framtungheten, så att säga, speciella vägegenskaper. 1988 började gränsen mot väst att rämna i fogarna, samtidigt byttes tvåtaktaren till en 1,3-liters VW-motor. Namnet ändrades till Wartburg 1.3 och fronten fick ett mindre ansiktslyft. När Tyskland till slut officiellt återförenades 1991 var allt över för Wartburg och fabriken i Eisenach togs över av Opel.

Data

Ursprungligt pris: 42 325 danska kronor, motsvarande ca 38 000 svenska kronor (1988).
Teknik: 3-cyl rak, 993 cm3, förgasare, 50 hk vid 4 250 r/min, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 245, längd 422, bredd 164, höjd 150. Tjänstevikt 975.
Fartresurser: 0–100 km/h 20,6 s. Toppfart 130 km/h. | Pris: 5 000-20 000 kr.



Yugo Koral (1980–2008)



Eftersom bilar från öst enligt någon slags naturlag bör ha namn innehållande bokstaven Z på den inhemska marknaden så såldes Yugo under namnet Zastava i det diktatoriskt styrda Jugoslavien. Lika ofta som bokstaven Z förkommer så var östbilar ofta baserade på Fiatmodeller. Så även Yugo, och i detta fall rörde det sig om Fiat 127. Fram till FN:s sanktioner mot Jugoslavien på 1990-talet såldes Yugo på en rad exportmarknader i både Europa och USA, dessutom även som cabriolet. Modellen kom att överleva sitt tillverkningsland och lades ner först 2008 (!).

Data

Ursprungligt pris: Ca 35 000 kr (1983). | Teknik: 4-cyl rak, 903 cm3, förgasare, 45 hk vid 5 600 r/min, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 215, längd 349, bredd 154, höjd 139. Tjänstevikt 725. | Fartresurser: 0–100 km/h 21,7 s. Toppfart 135km/h. | Pris: 15 000-20 000 kr.



ZIL-4104 (1978–1985)



När Teknikens Värld i det nybildade Ryssland 1992 försökte få till stånd en provkörning av ZIL, fordonet för Sovjets nomenklatura, fick vi nöja oss med en provåkning. Fabriken fick vi inte besöka, förarens identitet hölls hemlig, motorrum och bagageutrymme fick inte fotograferas och företagets bokföring hade försvunnit spårlöst i samband med ett kuppförsök. Ingen vet alltså vad en ZIL kostade att tillverka. Ingen hade heller något bekymmer med det. ZIL tillverkas än i dag, i det fria(re) Ryssland, i en takt långt under tio bilar per år. Nu heter modellen ZIL-41047. Den har andra strålkastare.

Data

Ursprungligt pris: Ingen vet. Ingen behövde veta. | Teknik: V8, 7 695 cm3, förgasare, 315 hk vid 4 000 r/min, bakhjulsdrift, 3-växlad automatlåda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 388, längd 634, bredd 207, höjd 150. Tjänstevikt 3 335. | Fartresurser: 0–100 km/h 13-13,5 s. Toppfart 190 km/h. | Pris: 800 000-1 000 000 kr.

SVENSKA DAGBLADET

11. Bilen som blev en succé i funktion och design

Jon Remmers

Publicerad 2019-06-16

Med sin solkyssta färgpalett och sina smäktande former var Renault Dauphine en fullträff när den lanserades 1956. Plötsligt kunde folkbilar vara vackra och inte bara funktionella.



Det sticker nästan lite i ögonen. Som när du hackar färsk lök, tittar rätt in i solen eller drar för djupa andetag av vårens första dag. Renault Dauphine vräker ur sig tjocka doser av någonting svårdefinierbart men ytterst älskvärt. En känsla av ständig sommar? Dessertosttillverkare och vykortsfotografer har kämpat i decennier med att nagla fast vad just det här består i. Men glöm vitlöksflätan över axeln och den bredrandiga tröjan. Vill du bli golvad av det Vackra Frankrike så är en Renault Dauphine det enda du behöver!

Renault Dauphine bjöd på design där tidigare folkbilar nästan alltid uteslutande handlat om funktion. Exakt rätt i tiden. Den breda franska allmänheten fick det allt bättre ställt i mitten av 1950-talet och började ställa krav på hur omgivningen skulle vara utformad. Nya tekniker och material gjorde spännande former tillgängliga i hemmet. Plastfärg, plastimitation, plastglas och plastlock! I Dauphine blev de till plastratt, plastlist och plastvred. Genom generöst tilltagna glas-ytor släpptes ljus in i kupén där det tilläts studsa mot ljusa fräscha material. På bara några år blev hela Frankrike en ljusare och luftigare plats. Det är inte underligt att Dauphine tycks vibrera av fransk romantik. Omvärldens romans med Frankrike uppstod vid samma tid.

Någonstans här bör det också nämnas att textildesignern Paule Marrot varit nära knuten till arbetet med att ta fram textilier och färgkombinationer till Dauphine. Marrot är kanske mest känd för sina konstnärliga hemtextilier. I början av 1950-talet skrev hon ett brev till Renault där hon påpekade att färgpaletten på Paris gator var onödigt dyster. Renaults ledning lystrade och inom några år hade Marrot utvecklat helt nya sätt att se på färg och inredningsmaterial hos Renault.

Som om det inte var nog med en av samtidens främsta textildesigners i projektet så anlitade Renault i slutfasen av utvecklingsarbetet modehuset Van Cleef & Arpels för instrumentpanelen. Design måste inte vara dyrt om tillverkningsserien är stor. Och varför masstillverka fula saker? När Dauphine presenterades 1956 så framstod många konkurrenter snart som glåmiga minnen från kriget.



Under drygt 20 år tillverkades över två miljoner exemplar av den franska bilen.



Renault anlitade modehuset Van Cleef & Arpels för instrumentpanelen.

Dauphine sålde bra även utanför Frankrike och särskilt i Sverige. Totalt tillverkades en bit över två miljoner Dauphine och 43 procent gick på export. Dauphine bjöd på fler kvaliteter än färg och form. Priset var lågt och det var faktiskt väldigt mycket bil man fick för sina pengar.

I Sverige levererades bilarna från 1959 med ”Canadavärme”, ett kraftigare värmesystem egentligen utvecklat för Kanada. Samma år begåvades svenska bilar med 12 volt elsystem, vilket gav väsentligt bättre vinteregenskaper. Till ett pris strax över Volkswagen Typ 1 fick kunderna fyra dörrar och ett ordentligt bagagerum.

Det står fortfarande Dauphiner i lador och väntar på att just du ska slå upp portarna – borsta bort hödammet och sedan råka stirra den bara lite för länge i ögonen…



Renault Dauphine-Gordini 1964

Nypris: 7 565 kronor (inklusive soltak).

Motor: Fyrcylindrig radmotor med stötstänger, kamaxel i motorblocket, 2 ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 845 cm3. Max effekt 33,5 hk DIN vid 5 000 r/min. Max vridmoment 56 Nm vid 3 300 r/min.

Kraftöverföring: Svansmotor. Fyrväxlad manuell växellåda.

Mått: Axelavstånd 227 cm. Spårvidd fram/bak 125/122 cm. Längd/bredd/höjd 395/152/139 cm. Tjänstevikt 770 kg. Tank 29 l.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring assisterade av luftfyllda gummiblock fram och bak. Dubbla triangellänkar fram, individuell upphängning bak, svängaxlar. Teleskopstötdämpare fram och bak. Krängningshämmare fram.

Styrning: Kuggstång. Vändcirkel 9,1 m. Rattvarv 4.

Hjul: Plåtfälgar, däck 5.00–15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 126 km/h.

Acceleration: 0–100 km/h 20 s.

Förbrukning: 0,64 l/mil blandad körning.

Livscykeln

• **1956** Efter ett utvecklingsarbete som pågått sedan 1952 är Dauphine redo att börja säljas. En omedelbar succé. Dauphine vinner klassegrar i både Mille Miglia och Korsikarallyt.

• **1958** Dauphine vinner Monte Carlo-rallyt! Tändning med vakuumtändförställning. Högre kompression 7,75:1 istället för 7,25:1. Premiär för Dauphine Gordini som har 37,5 hk motor istället för 30 hk tack vare ett nykonstruerat topplock. Dessutom fyrväxlad låda!

• **1960** Nu kommer Aerostable – bakvagnen får mjukare skruvfjädrar assisterade av luftfyllda gummiblock. Fram innebär Aerostable dubbla genomslagsgummin. Gordinimodellen kommer till Sverige med en motor anpassad för storproduktion på 40 hk SAE.

• **1961** Ny modell med mer utrustning; Renault Dauphine Ondine – tas in till Sverige som ”Deluxe”, men främst i 40 hk Gordiniutförande. Blanklister runt rutorna, till karossen färgmatchad ratt och rattstång, kromade innerhandtag, ställbara ryggstöd ...

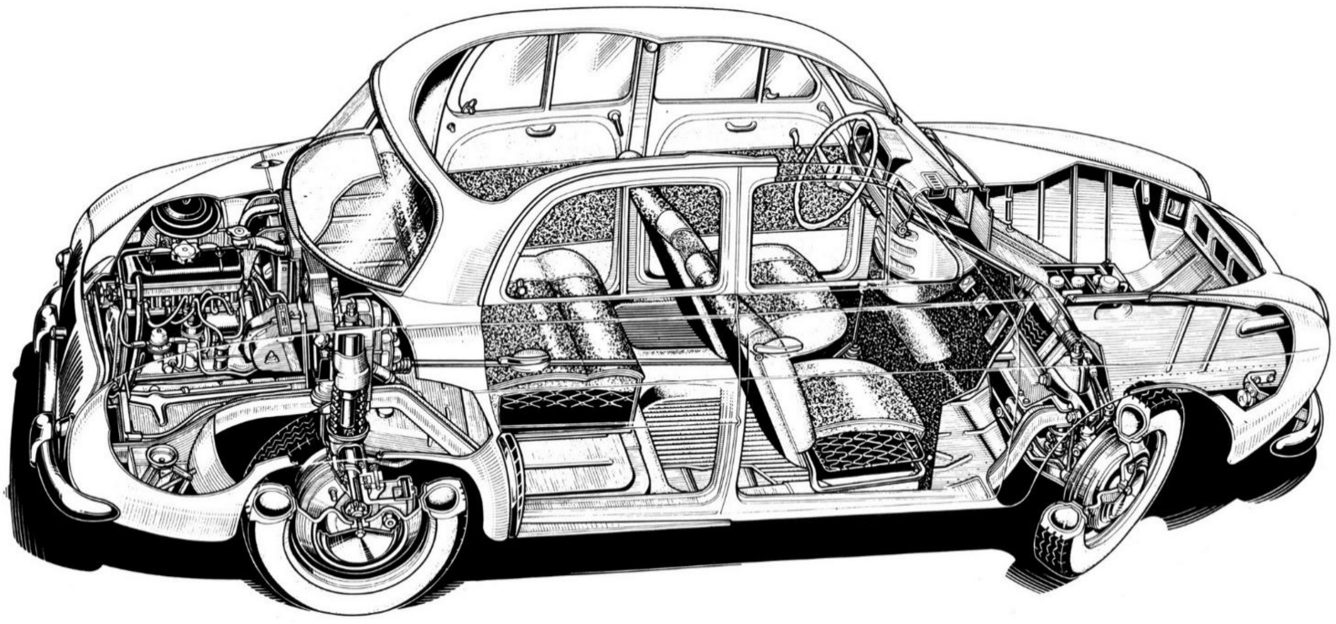
• **1962** Ny karossfärg; koppармetallic. Aerostable försvinner. Ny modell; Renault 1093 Spéciale Rallye. En homologeringsversion byggd i ett tusental exemplar med 55 hk, säljs bara i Frankrike och är alltid lackerad vit.

• **1963** Med nya Renault R8 i modellprogrammet behövs inte längre påkostade Dauphine Ondine/Deluxe. Modellen läggs ner. Till Sverige kommer Dauphine standardutrustad med Gordinimotor och fyrväxlad låda.

• **1964** Dauphine får skivbromsar på alla hjul. Luftkonditionering finns som tillval på vissa marknader liksom halvautomatisk växellåda med elektromekanikmotorer för växling och koppling.

• **1966** De sista Dauphine i basutförande tillverkas. R8, med betydligt modernare kaross, tillverkas sedan 1962 och R10 sedan 1965.
Mekaniken i Dauphine är nu 20 år gammal!

• **1967** Den sista av 2 150 738 Dauphine tillverkas i december. För att göra plats på produktionslinorna i Flins monteras Dauphine den sista tiden av tågvagnstillverkaren Brissonneau & Lotz.



Klassiker

12. Grattis Suzuki Jimny!

Publicerad **24 juni 2009**, **text Carl Legelius**

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag på Johannes Döparens dag vill vi även uppmärksamma Jimny!



Namnet Jimny dök upp i Suzukis modellprogram 1970 på en liten terrängbil med luftkyld två-taktsmotor på 359 kubik. Bilen var ursprungligen utvecklad, byggd och sålde under namnet HopeStar ON360 av Hope Motor Company, ett japanskt bolag som köptes av Suzuki 1969.

Med tiden utvecklades modellen och fick större fyrtaktsmotorer och vattenkylning men Jimny har förblivit en liten offroadbil. Den kallades också LJ (Light Jeep) på många marknader och namnet Jimny dök inte upp i Sverige förrän i slutet av 1990-talet.



I Sverige kallades Suzukis lilla offroad för SJ,
trots att den inte gick som på räls i Trafikmagasinets väjtest. Den välte.



SJ-serien fanns både som öppen och täckt och i olika längder.



Dagens Jimny kom 1998 och är marknadens minsta jeep.
Den säljs inte längre i Sverige.



Suzuki har haft en del roliga namn genom åren.
Nyligen lanserade Splash är ett exempel och så denna Mighty Boy från 1992. Mighty Boy!

SPORT

13. ”Jag försöker inte att döda honom”

Publicerad 22 jun 2019 kl 17.34 **av Albin Julin**

Det har handlat mycket om Sebastian Vettel den här helgen. Först sågade tysken formel 1-organisationens regler sedan kollapsade han i söndagens kval. – Jag vet inte vad som hände, säger Vettel enligt BBC.



Efterspelet kring formel 1-tävlingarna i Kanada har hängt med in i helgens GP i Frankrike. Sebastian Vettel fråntogs segern i Kanada efter att juryn menade att han återvänt in i banan på ett osäkert sätt. Ferrari lämnade in en protest, som dock avslogs.

– Det är vad det är, och som jag har sagt finns det för många paragrafer i regelboken. Jag hoppas att de bränner papprena, sa Vettel efter fredagens träning.

När det var dags för kval på lördagen såg Ferrari-stjärnan inte ut att vara speciellt skakad av den senaste tidens turbulens – utan såg ut att gå mot en fin startposition i söndagens race.

Vettel fick problem

Men mot slutet av Q3 stötte Vettel på problem, och avslutade överhuvudtaget aldrig sitt sista varv.

– Blev han påverkad av pressen? Han klarade inte av att få ihop det varvet, sa experten Marc Priestley i BBC.

Under loppet blev stallkollegan Charles Leclerc på Vettels fart, och var orolig över att han inte skulle hinna med sitt tänkta snabbaste varv.

– Kan ni säga till Seb att köra snabbare?, frågade Leclerc över radion.

Vettel svarade teamet att han hade svårt att få upp farten ytterligare, men försäkrade dem om att han inte medvetet försökte sabotera för sin stallkamrat.

– Jag försöker inte att döda honom, var inte oroliga.

Hamilton vann kvalet på banrekord

Det hela slutade med att Vettel startar från position sju, och Leclerc från tre.

– Jag vet inte vad som hände. Jag tappade så mycket momentum att det inte var någon mening att avsluta varvet, säger Vettel enligt BBC.

Lewis Hamilton vann kvalet på nytt banrekord, före Mercedes-kollegan och titelrivalen Valteri Bottas.

McLarens Lando Norris och Carlos Sainz överraskade genom att sluta femma respektive sexa.

14. Fjärde raka för Hamilton…

Skrivet den 23 juni 2019, klockan 17:20

16 kommentarer



Lewis Hamilton överlägsen på Paul Ricard

Frankrikes GP blev inte direkt någon thriller med Lewis Hamilton som vann enkelt för Valtteri Bottas och Charles Leclerc. Lite spännande blev det mot slutet när en kort VSC-period ställde till det lite för Bottas som tappade temp i sina däck och sedan hade svårt att få igång dem igen. Leclerc lyckades täppa till luckan fram till finländaren men det var inte tillräckligt många varv kvar för att på allvar kunna få till ett omkörningsförsök.

Desto mer spännande var det om plats 7-10 där Lando Norris krigade med en bil som hade problem med hydrauliken och blev ikappkörd av Daniel Ricciardo, Kimi Räikkönen och Nico Hülkenberg. Norris blev till slut passerad av alla tre och slutade 10:a men det är lite frågetecken kring Ricciardos omkörning av Norris in i chikanen på baksidan på sista varvet då han faktiskt var av banan med hela bilen när han körde om Lando och när han kom upp igen tryckte till Norris som halkade av och då tvingades släppa både Kimi Räikkönen och Hülkenberg. Norris, helgens stora överraskning rädda ändå en poäng och ska vara väldigt nöjd med sin insats här i Frankrike, britten blev också framröstad som ”driver of the day”. Mclaren ska överlag vara nöjda även med Carlos Sainz som 6:a i mål och även om det ”bara” blev en poäng totalt mer än Renault som var det en mycket bra helg för teamet som helhet. Vad domarna nu gör för bedömning vet jag inte i skrivande stund utan det får jag återkomma till men jag gissar att ni som läser troligen har koll på det innan mig då vi nu stänger butiken och drar mot Nice och färd hemmåt.

Jag vet att många är trötta på Mercedes dominans och gärna ger utlopp för detta vilket såklart är ok. Inte så mycket att göra åt saken, Mercedes är helt enkelt överlägsna just nu och så kan det vara ibland. Jag tycker ändå dagens race hade sina bra stunder och jag åker härifrån med en rätt god känsla ändå. Nu får vi se om något om det blir annorlunda nästa helg i Österrike, troligen inte…

Resultat Frankrikes GP

1	Lewis Hamilton	Mercedes	53	1h24m31.198s
2	Valtteri Bottas	Mercedes	53	18.056s
3	Charles Leclerc	Ferrari	53	18.985s
4	Max Verstappen	Red Bull/Honda	53	34.905s
5	Sebastian Vettel	Ferrari	53	1m02.796s
6	Carlos Sainz Jr.	McLaren/Renault	53	1m35.462s
7	Daniel Ricciardo	Renault	52	1 Lap
8	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	52	1 Lap
9	Nico Hulkenberg	Renault	52	1 Lap
10	Lando Norris	McLaren/Renault	52	1 Lap
11	Pierre Gasly	Red Bull/Honda	52	1 Lap
12	Sergio Perez	Racing Point/Mercedes	52	1 Lap
13	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	52	1 Lap
14	Daniil Kvyat	Toro Rosso/Honda	52	1 Lap
15	Alexander Albon	Toro Rosso/Honda	52	1 Lap
16	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	52	1 Lap
17	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	52	1 Lap
18	Robert Kubica	Williams/Mercedes	51	2 Laps
19	George Russell	Williams/Mercedes	51	2 Laps
-	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	44	Retirement

SPORT

15. Ny stark Indycar-insats från Felix Rosenqvist

Av Albin Julin

Publicerad 23 jun 2019 kl 22.16

Felix Rosenqvist imponerar på nytt i Indycar-serien. Svensken klättrade hela tolv placeringar på Road America i Wisconsin. Marcus Ericsson fick sin dag förstörd av incidenter.



Felix Rosenqvist

Varken Felix Rosenqvist eller Marcus Ericsson hade några lätta förutsättningar i söndagens Indycar-tävling på Road America-banan i amerikanska Wisconsin. Ericsson och Rosenqvist startade från plats 17 respektive 18 när loppet drog i gång.

Men Felix Rosenqvist gjorde vad han kunde med sin höga startplats och startade offensivt. Rosenqvist passerade tidigt sin svenska rival och efter ett varv hade han kört upp sig till en 14:e plats.

Svensken fortsatte rada upp omkörningar och såg ett tag ut att kunna vara med och utmana i toppstriden. 27-åringen körde till slut in på en sjätteplats och inkasserade 209 nya poäng till sammandraget i Indycar, där han ligger tia.

Marcus Ericsson hade problem

Rosenqvist noterades för näst flest omkörningar i loppet.

Även Marcus Ericsson avancerade placeringsmässigt, men hans dag förstördes efter två incidenter under de inledande varven. Först tvingades han väja för en krasch mellan Ryan Hunter-Reay och Scott Dixon vilket gjorde att han tappade fart – och sedan sladdade han själv av banan.

Ericsson gick i mål på plats 13, och återfinns på plats 15 i sammandraget.

Scott Dixon lyckades imponerade nog köra upp sig till en femteplats i loppet efter att ha kraschat framför Ericsson, en situation där han hamnade sist.

Vinnaren: ”Bästa loppet jag gjort”

Alexander Rossi tog hem loppet före tvåan Will Power.

– När jag tänker efter är det här nog det bästa loppet jag har gjort, säger Rossi till NBC efter segern.

– Du vill så klart inte klaga för mycket på andraplatser, för det är bra resultat. Men vi har vetat om att vi har farten.

Den amerikanska föraren passade på att hylla teamet i Andretti Autosport.

– Vi lyckas genomföra det, och allt tack vare de här killarna bakom mig. Jag hade inte kunnat göra det utan dem.

LÄS MER: Ericssons jättesuccé: ”Det blir fest i kväll”

LÄS MER: Kritiken efter F1-dramat: ”Väldigt, väldigt pinsamt”

SLUT